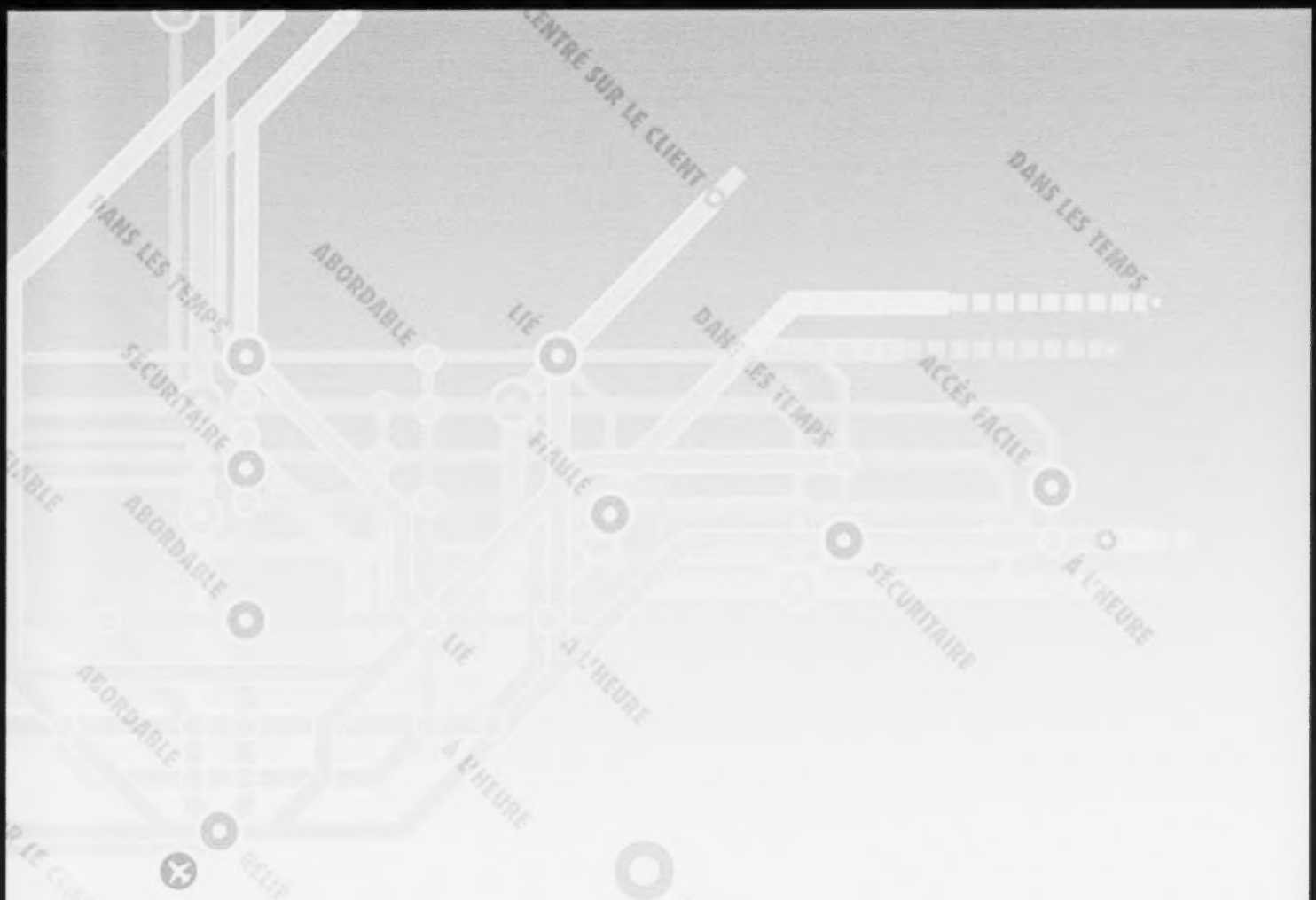


RAPPORT ANNUEL 2008-2009 DE METROLINX
EN MOUVEMENT

METROLINX
LINKING PEOPLE TO PLACES • ON Y VA

Un organisme relevant du gouvernement de l'Ontario

LE GRAND PROJET

L'année 2008-2009 a été marquée de réalisations majeures pour Metrolinx. Notre jeune organisme, qui s'est vu confier un mandat complexe et essentiel, devait réussir vite et miser sur cette réussite rapidement. Nous y sommes arrivés d'une manière dont nous sommes tous très fiers. L'an dernier, nous avons franchi un certain nombre d'étapes majeures de notre odyssée, dont la plus importante a été la publication du Grand projet, notre plan régional de transport pour la région du Grand Toronto et de Hamilton (RGTH) en novembre 2008.

Le Grand projet est un plan audacieux qui offrira un meilleur choix aux résidants de la RGTH pour se déplacer. Il s'agit d'un plan de l'ordre de 50 milliards de dollars qui permettra à la population de la région de notre province qui croît le plus rapidement et dont la densité de population est la plus forte de se déplacer et qui établira les priorités stratégiques en matière d'infrastructure pour répondre aux besoins de gens qui comprennent fondamentalement qu'il existe un meilleur moyen de se déplacer du point A au point B.

Le Grand projet s'intéresse davantage aux voyageurs qu'aux véhicules. Il inverse un processus qui, depuis des décennies, était centré sur les besoins du système et le transpose plutôt sur le plan des besoins de ses utilisateurs. Il vise d'abord et avant tout à bâtir le genre de collectivités dans lesquelles nous désirons vivre, où les gens peuvent se rendre là où ils veulent ou là où ils doivent se rendre rapidement, où les enfants peuvent marcher ou se rendre à l'école en toute sécurité et où les émissions moins élevées permettront à tous de bénéficier d'un air plus sain.

Le Grand projet comprend des voies et des pistes qui s'étendent sur des milliers de kilomètres pour les piétons et les cyclistes et qui favoriseront des modes de vie et un environnement plus sains.

Le Grand projet prévoit des investissements de plus de deux milliards de dollars par année pour chacune des 25 prochaines années. Il permettra non seulement de créer des milliers d'emplois écologiques bien rémunérés, mais aussi d'épargner des milliards de dollars en temps et en énergie et de réaliser d'autres économies.

ENGAGEMENT DE LA COLLECTIVITÉ ET DES INTERVENANTS

Le Grand projet a vu le jour et a été perfectionné en consultation avec la population pour laquelle il a été créé, celle de la RGTH. Nous avons mobilisé les intervenants et les membres du public d'une façon que l'on a rarement vue dans cette province.

En décembre 2007, nous avons lancé notre site de consultation en ligne auquel le public avait accès en tout temps afin d'entamer le dialogue à propos des défis en matière de transport.

Collectivité

Notre portail de consultation a enregistré plus de 130 000 pages vues au cours des huit premiers mois qui ont suivi le lancement de notre premier livre vert. Nous avons également communiqué avec la population en ligne et accepté plus de 1 000 commentaires sur notre plan provisoire et les documents de travail connexes.

Entre le 14 et le 30 octobre 2008, nous avons tenu 13 réunions avec le public et les intervenants, auxquelles ont assisté plus de 1 000 personnes.

Nous avons travaillé de concert avec un groupe de militants dévoués dans le domaine des transports, qui a créé son propre site Web sur des questions connexes, et l'avons soutenu. Nous avons affiché des blogues sur le site Web des Métronautes, qui est en fait une communauté en ligne, pour aborder l'avenir de nos villes et le rôle que le transport peut et doit jouer. Le groupe a tenu des « anticonférences de métronautes » à grande échelle, en partenariat avec Metrolinx.

Intervenants

Nous avons consulté les chambres de commerce, l'Institut urbain du Canada, le Conseil canadien pour les partenariats publics-privés, les organismes de services culturels, ethniques et sociaux, ainsi que des organismes clés de l'industrie des transports – exploitants de services de transport en commun, organismes de supervision des transports en commun, groupes de cyclistes et l'Association canadienne des automobilistes, pour n'en nommer que quelques-uns. Les organismes voués à la protection de l'environnement, le secteur de l'aménagement, les organismes d'investissement dans l'infrastructure et le milieu de la construction sont également intervenus.

Partage des connaissances

En juin 2008, Metrolinx a tenu une conférence-charrette de design au Musée royal de l'Ontario à Toronto, où innovateurs et professionnels issus de différents domaines, dont l'urbanisme, les transports et l'immobilier, se sont réunis pour aborder tous les sujets, allant des centres de mobilité aux rues complètes, en passant par l'amélioration des véhicules de transport en commun. La conférence-charrette a été suivie d'un symposium international ouvert intitulé « Mobilité sans frontières ». Un comité d'experts internationaux des transports s'est adressé à un auditoire de quelque 300 citoyens sur les manières d'appliquer l'expérience d'autres pays à la RGTH.

Ces experts et les délégués d'autres provinces canadiennes et d'autres pays, dont la Nouvelle-Zélande, le Nigeria, les Pays-Bas, l'Afrique du Sud, l'Espagne et la Suède, ont fait toute la lumière sur les problèmes et les pratiques exemplaires.

Conseillers

Metrolinx a également reçu l'aide généreuse d'un comité consultatif formé de représentants de la région aux antécédents diversifiés, de groupes de conseillers techniques composés d'intervenants municipaux et provinciaux et d'un comité d'examen multidisciplinaire regroupant des experts indépendants et objectifs chevronnés dans les domaines du transport et de la planification sur les défis et les mesures proposés dans le cadre du Grand projet.

Ordres de gouvernement

Il va sans dire que *le Grand projet* n'existerait pas sans l'appui incroyable et l'engagement du gouvernement provincial. Le gouvernement fédéral ainsi que les différentes administrations municipales de la RGTH nous ont également prodigué de précieux conseils et nous ont offert un appui important.

À chacune des étapes du processus de consultation, nous avons été impressionnés et reconnaissants devant l'ampleur, l'enthousiasme et le caractère sérieux de la rétroaction que nous avons reçue. Cela a contribué au développement du Grand projet et nous savons qu'un plan nettement meilleur en a découlé.

STRATÉGIE D'INVESTISSEMENT

Parallèlement au Grand projet, Metrolinx a également défini une stratégie d'investissement dans le but d'offrir un financement immédiat, stable et prévisible pour l'expansion, l'exploitation et le renouvellement des services de transport en commun. La stratégie reflète l'impératif d'obtenir avant tout des résultats, ce que le public et les intervenants ont fait valoir à maintes reprises au cours des consultations. La population désire voir des mesures et obtenir des résultats rapidement et la stratégie d'investissement de Metrolinx est conçue pour passer à l'action. Les mises en chantier donneront à Metrolinx la crédibilité dont elle a besoin pour rechercher de nouveaux revenus et des outils de mise en œuvre pour aller de l'avant.

Afin que *le Grand projet* soit fructueux, tant sur le plan financier que dans l'esprit du public, il est impératif d'avoir recours à des pratiques exemplaires, de dépenser judicieusement les sommes investies et de respecter des ententes de rendement rigoureuses à chaque étape de chacun des projets.

Afin d'établir le mode de fonctionnement de chaque projet, Metrolinx emploie une technique exhaustive d'analyse de cas sur les avantages (ACA). Bien que le réseau rapide de transport en commun ne soit décrit que de façon conceptuelle, les processus et les technologies spécifiques nécessaires pour le concrétiser sont en voie d'être définis dans le cadre d'analyses de cas sur les avantages qui s'effectuent en partenariat avec les municipalités et les organismes de transport en commun. Chaque ACA fournira aux décideurs une évaluation à « triple bilan » solide et cohérente des répercussions environnementales, économiques et sociales de chaque projet. Chaque ACA évaluera les avantages et les coûts relatifs des options de rechange.

Les projets de transport en commun feront également l'objet d'une évaluation du potentiel de diversification des modes de financement et d'approvisionnement (DMFA) afin de veiller à ce que l'affectation des ressources des secteurs public et privé soit la plus pertinente et la plus efficiente possible. À la suite de l'ACA et de l'évaluation de la DMFA, on établira l'ordre de priorité des projets, qui seront inclus dans les programmes annuel et pluriannuel d'immobilisations de Metrolinx.

AUTRES INITIATIVES

Outre la réalisation du Grand projet, Metrolinx a mis en place un certain nombre d'autres initiatives afin d'améliorer les systèmes de transport dans la région.

Smart Commute

Smart Commute est une coentreprise de Metrolinx et de municipalités et employeurs de la région qui vise à diminuer la congestion routière et à prendre des mesures en matière de changements climatiques grâce à l'efficience des transports. Les employés reçoivent des services et de l'aide afin d'envisager différentes possibilités de transport quotidien, telles que le covoiturage, le vélo, la marche, le télétravail et les horaires variables.

Le programme est réalisé par l'entremise d'un réseau de centres locaux de gestion des déplacements (CGD) dans la région du Grand Toronto et de Hamilton. En 2008–2009, Smart Commute a accueilli son dixième CGD dans le cadre du lancement le 7 novembre de Smart Commute Toronto-Central.

Le réseau Smart Commute compte maintenant plus de 100 employeurs et 275 000 navetteurs, soit une hausse de 50 pour cent par rapport à l'an dernier. Parmi les nouveaux organismes qui se sont inscrits, mentionnons AMD, la Ville de Brampton, Co-operators, Exhibition Place, Hubbell Canada, McCarthy Tétrault, Financière Manuvie, State Farm, Le Réseau universitaire de santé, Upper Canada Mall, Vaughan Mills, Wal-Mart et Winners. En novembre 2008, le partenaire de Smart Commute Northeast Toronto, Direct Energy, a été désigné « employeur régional de l'année 2008 ».

Au cours du dernier exercice, Smart Commute a aidé les navetteurs à économiser plus de 3,9 millions de dollars et prévenu l'émission de plus de 5 450 tonnes de gaz à effet de serre. Environ 450 000 déplacements de véhicules à passager unique ont été éliminés, les travailleurs ayant choisi la marche, le vélo, les transports en commun, le covoiturage ou le télétravail.

CarpoolZone.ca, un service direct de jumelage de trajets en ligne exploité par Metrolinx, est l'une des pierres angulaires du programme Smart Commute. Plus de 18 000 utilisateurs s'y sont inscrits, créant plus de 2 000 covoiturages, dont presque la moitié a vu le jour en 2008–2009.

Le réseau Smart Commute et ses partenaires municipaux ont remporté trois prix en 2008–2009 : le prix des collectivités viables de la Fédération canadienne des municipalités – CH2M Hill pour le transport, l'Excellence in Planning Award (prix de l'excellence en matière de planification) de l'Institut des planificateurs professionnels de l'Ontario pour les communications et la sensibilisation du public et le Healthy Communities Award (prix des villes et villages en santé) présenté conjointement par l'Institut des planificateurs professionnels de l'Ontario et la Fondation des maladies du cœur de l'Ontario.

Prolongement du couloir Georgetown sud

Le 15 décembre 2008, Metrolinx a annoncé qu'elle était le nouveau promoteur du projet d'expansion du couloir Georgetown sud, y compris la liaison ferroviaire entre la Gare Union et l'aéroport Pearson. À l'aide du processus d'évaluation des projets de transport en commun de l'Ontario, Metrolinx évalue l'incidence écologique de l'expansion projetée du service GO entre la rue Bathurst à Toronto et l'autoroute 427 dans la région de Peel. Le projet comprendra de nouvelles voies et de nouveaux quais ainsi que des ponts et des passages inférieurs afin d'améliorer le service et d'assurer une séparation sécuritaire entre les trains, les véhicules automobiles, les bicyclettes et les piétons. En plus de répondre à la demande croissante dans un couloir achalandé, le projet accueillera également un nouveau service ferroviaire entre la Gare Union et l'Aéroport international Pearson.

Metrolinx a tenu une série de rencontres avec les intervenants le long du couloir ferroviaire en janvier 2009. En février 2009, une série de journées portes ouvertes a eu lieu pour présenter le projet révisé. Nous avons communiqué au total avec 700 participants aux journées portes ouvertes et avec un nombre considérable de personnes par le biais de nos portes ouvertes virtuelles en tout temps. Nous avons en outre reçu 267 formulaires de commentaires, en plus de 116 observations en ligne et 60 demandes de renseignements à propos du projet.

Programme BikeLinx

Le programme BikeLinx de 5 millions de dollars est une initiative écologique caractéristique de Metrolinx. Il vise à répondre aux besoins des navetteurs et à les encourager à conjuguer cyclisme et transport en commun. Cette association permet aux cyclistes de franchir des obstacles qu'ils ne pourraient pas surmonter autrement, tels que les échangeurs et les ponts, et constitue une solution de rechange efficiente aux véhicules à passager unique, réduisant les embouteillages et les émissions.

Dans le cadre du programme BikeLinx, Metrolinx a accordé des fonds aux municipalités de la RGTH pour qu'elles dotent leurs autobus de supports à vélos et achètent et installent des installations permanentes et sécuritaires d'entreposage de vélos à des endroits stratégiques dans toute la région. Les municipalités planifient et installent déjà plus de 2 300 nouveaux supports et de nombreuses places de stationnement pour vélos dans toute la région.

Initiative d'approvisionnement en transport en commun

L'Initiative d'approvisionnement en transport en commun (IATC) a été mise sur pied pour améliorer le pouvoir d'achat des systèmes de transport en commun municipaux. En centralisant les achats, l'IATC cherche à améliorer la gestion de la chaîne d'approvisionnement et à réduire le coût unitaire des autobus. Elle estompe aussi l'incertitude chez les fabricants en garantissant des lots de production plus longs et plus prévisibles.

Conformément aux dispositions législatives, Metrolinx a assumé en juin 2008 la responsabilité de cette initiative qui incombait antérieurement au ministère des Transports. En décembre 2008, nous avons annoncé les contrats gagnants pour l'acquisition en commun en 2009–2010 d'autobus de transport en commun à motorisation hybride et diesel de 12 mètres et d'autobus de transport en commun à motorisation diesel de 9 mètres. Des contrats prévoyant l'achat maximal de 126 autobus en 2009 seulement – évalués à 53 millions de dollars – ont été accordés à New Flyer Industries Canada, ULC et City View Bus Sales. Ces autobus entièrement accessibles à plancher surbaissé serviront à offrir des services supplémentaires de transport en commun et à remplacer des autobus vieillissants.

En date de mars 2009, 12 municipalités de la RGTH prenaient part à cet achat collectif, le plus important de toute l'histoire de l'Ontario. Il s'agit de la première acquisition municipale d'autobus qui se conforme à la politique de teneur canadienne de 25 pour cent de la province; les contribuables ont ainsi réalisé en tout et pour tout des économies de quelque 10 millions de dollars sur deux ans.

Findtheway.ca

Le meilleur système de transport en commun ne peut être qu'à la mesure de l'information qui est offerte à son sujet. Findtheway.ca est notre source d'information en ligne sur les moyens de se déplacer dans la RGTH.

Le site Web comporte des liens vers l'information sur le transport en commun dans chaque région de la RGTH. Il est lié aux cartes du réseau GO, à celles du réseau local, aux cartes des pistes cyclables municipales, aux aéroports régionaux et autres sites Web qui pourraient susciter de l'intérêt. Il y a également de l'information sur le transport spécialisé, tel que TTC Wheel-Trans et Transit Mobility Plus de la région de York, ainsi que sur les traversiers, les trains et le réseau routier.

CONCLUSION

En rétrospective, Metrolinx est vraiment fière des mesures qu'elle a prises en 2008–2009 dans le but de bâtir un meilleur système de transport pour la RGTH, harmonisant l'aménagement du territoire, l'infrastructure et le transport de manière à créer des collectivités plus fortes et plus compactes. Nous avons commencé à façonner la croissance qui se présente à nous. Nous avons agi en fonction des besoins des résidants et des voyageurs de la région, tenant compte de leurs priorités et prévoyant les problèmes futurs. Nous amenons les gens à bouger.

ÉTATS FINANCIERS

Régie des transports de la région du Grand Toronto
31 mars 2009

Contenu

Rapport des vérificateurs	7
Résultats	8
Bilan	9
Évolution des actifs nets	10
Flux de trésorerie	11
Notes complémentaires	12

RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

Grant Thornton LLP
19th Floor, Royal Bank Plaza, South Tower
200, Bay Street, Box 55
Toronto (Ontario)
M5J 2P9
Tél. : 416 366-0100
Téléc. : 416 360-4949
www.GrantThornton.ca
Vérification • Fiscalité • Services conseils

Aux membres de la

Régie des transports de la région du Grand Toronto

Nous avons vérifié le bilan de la **Régie des transports de la région du Grand Toronto** (la Régie) au 31 mars 2009, ainsi que l'état des résultats, l'évolution des actifs nets et les flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Régie. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

Nous avons effectué notre vérification conformément aux normes canadiennes de vérification généralement reconnues. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la Régie au 31 mars 2009 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus au Canada.

Toronto (Ontario)
Le 22 juin 2009

Grant Thornton LLP

Comptables agréés
Experts-comptables autorisés

RÉSULTATS

Régie des transports de la région du Grand Toronto

Exercice terminé le 31 mars	**2009**	2008 (note 5)
Produits		
Apports de la province d'Ontario	**13 078 610 $**	11 354 518 $
Intérêts créditeurs	**54 932**	72 490
	13 133 542	11 427 008
Charges		
Services administratifs	**2 093 996**	925 685
Installations	**1 063 282**	411 263
Main-d'œuvre et avantages sociaux	**4 479 219**	2 479 104
Réalisation des programmes	**5 468 007**	6 825 139
	13 104 504	10 641 191
Excédent des produits sur les charges avant remboursement de la TPS et amortissement	**29 038**	785 817
Remboursement de la TPS (note 10)	**92 642**	–
Amortissement des immobilisations	**(180 489)**	(80 122)
Excédent (déficit) des produits sur les charges	**(58 809) $**	705 695 $

Voir les notes complémentaires.

BILAN

Régie des transports de la région du Grand Toronto

Au 31 mars	**2009**	2008 (note 5)
Actif		
Actif à court terme		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	**1 941 765 $**	1 917 372 $
Débiteurs	**1 802**	11 021
TPS à recevoir	**376 923**	–
Apports à recevoir de la province de l'Ontario	**78 610**	1 354 518
Frais payés d'avance	**5 040**	6 565
	2 404 140	3 289 476
Immobilisations (note 6)	**646 886**	705 695
	3 051 026 $	3 995 171 $
Passif		
Passif à court terme		
Créditeurs et charges à payer (note 8)	**2 404 140 $**	3 289 476 $
Actifs nets		
Actifs nets investis en immobilisations	**646 886**	705 695
	3 051 026 $	3 995 171 $

Engagements (note 9)
Événement postérieur à la date du bilan (note 11)

Au nom du conseil d'administration

Administrateur Administrateur

Voir les notes complémentaires.

ÉVOLUTION DES ACTIFS NETS

Régie des transports de la région du Grand Toronto

Exercice terminé le 31 mars 2009	Investis en immobilisations	Non affectés	**2009**	2008
Solde au début déjà présenté	– $	– $	**– $**	– $
Redressement du solde d'ouverture des actifs nets (note 5)	705 695	–	**705 695**	–
Redressé	705 695	–	**705 695**	–
Excédent (déficit) des produits sur les charges	–	(58 809)	**(58 809)**	705 695
Amortissement	(180 489)	180 489	**–**	–
Acquisition d'immobilisations	121 680	(121 680)	**–**	–
Solde à la fin	646 886 $	– $	**646 886 $**	705 695 $

Voir les notes complémentaires.

FLUX DE TRÉSORERIE

Régie des transports de la région du Grand Toronto

Exercice terminé le 31 mars	2009	(note 5) 2008
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		
Activités d'exploitation		
Excédent (déficit) des produits sur les charges	**(58 809) $**	705 695 $
Amortissement des immobilisations	**180 489**	80 122
	121 680	785 817
Variation du fonds de roulement hors trésorerie		
Débiteurs	**9 219**	(11 021)
TPS à recevoir	**(376 923)**	–
Apports à recevoir de la province de l'Ontario	**1 275 908**	(1 354 518)
Frais payés d'avance	**1 525**	(6 565)
Créditeurs et charges à payer	**(885 336)**	3 289 476
	146 073	2 703 189
Activités d'investissement		
Acquisition d'immobilisations	**(121 680)**	(785 817)
Augmentation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	**24 393**	1 917 372
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début	**1 917 372**	–
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin	**1 941 765 $**	1 917 372 $

Voir les notes complémentaires.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Régie des transports de la région du Grand Toronto
31 mars 2009

---

1. NATURE DES ACTIVITÉS

La Régie des transports de la région du Grand Toronto (la Régie) est une société d'État qui exerce ses activités sous la dénomination de « Metrolinx ». Les articles de la *Loi de 2006 sur la Régie des transports de la région du Grand Toronto* ont été promulgués le 24 août 2006 pour relever les importants défis liés au transport dans la région du Grand Toronto et de Hamilton (RGTH). La Régie des transports du Grand Toronto a été créée dans le but de diriger la coordination, la planification, le financement et le développement d'un réseau de transport multimodal intégré pour la RGTH. Adoptant une démarche régionale, la Régie amènera la province, les municipalités et les organismes de transport locaux à trouver des solutions de transport à long terme qui sont viables sur les plans économique et environnemental. La Régie relève du ministre des Transports.

À l'heure actuelle, la province est l'unique source de produits de la Régie. Le ministère des Transports autorise une affectation budgétaire annuelle pour la Régie par l'entremise du Conseil du Trésor.

---

2. SOMMAIRE DES PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

Mode de présentation

La direction a préparé les présents états financiers conformément aux principes comptables généralement reconnus au Canada.

Utilisations d'estimations

La préparation des états financiers selon les principes comptables généralement reconnus du Canada exige que la direction fasse des estimations et pose des hypothèses qui influent sur les montants de l'actif et du passif présentés et sur la présentation des éléments d'actif et de passif éventuels divulgués à la date des états financiers ainsi que sur les montants des produits et des charges indiqués au cours de la période considérée. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations.

Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent les fonds en caisse, les soldes des comptes bancaires après déduction des découverts et les placements à court terme dont les dates d'échéance sont de trois mois ou moins. Les emprunts bancaires sont considérés comme des activités de financement.

Amortissement

Les durées et les méthodes d'amortissement appliquées en vue de radier les coûts moins la valeur de récupération prévue des immobilisations sur leur durée utile estimative selon la méthode de l'amortissement linéaire sont les suivants :

Améliorations locatives	5 ans
Matériel informatique et logiciels	3 à 5 ans
Mobilier et matériel	5 à 10 ans

Avantages sociaux futurs

La Régie offre des prestations de retraite par l'entremise du Régime de retraite interentreprises des employés municipaux de l'Ontario (OMERS). Les charges de l'exercice correspondent aux cotisations obligatoires pour la même période.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Régie des transports de la région du Grand Toronto
31 mars 2009

Apports

La Régie suit la méthode du report pour les apports. Les apports affectés sont comptabilisés comme produits dans l'exercice pendant lequel les charges connexes sont engagées. Les apports non affectés sont comptabilisés comme des revenus s'ils ont été reçus ou comme débiteurs si le montant à recevoir peut être raisonnablement estimé et que le recouvrement est raisonnablement assuré.

Actifs nets

Les investis en immobilisations représente l'investissement net de la Régie en immobilisations, qui comprend le solde non amorti des immobilisations acquises au moyen de fonds non affectés.

Instruments financiers – comptabilisation et évaluation

Les actifs financiers doivent être classés comme étant détenus à des fins de transaction, détenus jusqu'à leur échéance ou disponibles à la vente ou classés dans les prêts et créances. Les passifs financiers sont classés comme étant détenus à des fins de transaction ou comme autre passif financier. Au départ, tous les actifs et passifs financiers doivent être comptabilisés à leur juste valeur dans le bilan, les évaluations ultérieures étant déterminées par le classement de chaque actif et passif financier. Les coûts de transaction liés aux instruments détenus à des fins de transaction sont passés en charge dès qu'ils sont engagés. Les coûts de transaction liés aux instruments détenus jusqu'à leur échéance, aux instruments disponibles à la vente et aux prêts et créances sont capitalisés et amortis selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

Les actifs et les passifs financiers détenus à des fins de transaction sont évalués à leur juste valeur et toute variation de la juste valeur est comptabilisée dans les résultats. Les actifs financiers détenus jusqu'à leur échéance, les prêts et créances et les passifs financiers autres que ceux détenus à des fins de transaction sont évalués au coût après amortissement. Les actifs financiers disponibles à la vente sont évalués à leur juste valeur et toute variation de la juste valeur est comptabilisée dans l'évolution des actifs nets jusqu'à ce qu'ils soient réalisés au moyen d'une vente ou en raison d'une dépréciation durable.

Les dérivés sont comptabilisés au bilan à leur juste valeur. La Régie ne possède aucun dérivé.

Classement des instruments financiers

La trésorerie et les équivalents de trésorerie sont classés comme des instruments détenus à des fins de transaction, les débiteurs, la TPS à recevoir et les apports à recevoir de la province de l'Ontario ont été classés comme prêts et créances et les créditeurs et charges à payer ont été classés comme d'autres passifs financiers.

Risque de crédit

La Régie est exposée à un risque de crédit en raison de ses débiteurs. La direction est d'avis que le risque est négligeable puisque la majeure partie des débiteurs provient des gouvernements fédéral et provincial et d'organismes sur lesquels ils exercent un contrôle.

Juste valeur

La juste valeur de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, des débiteurs, de la TPS à recevoir, des apports à recevoir de la province de l'Ontario, des créditeurs et charges à payer est réputée se rapprocher de leur valeur comptable en raison de leur échéance à court terme.

Adoption de nouveaux principes comptables au cours de l'exercice terminé le 31 mars 2009

Dans ses états financiers du dernier exercice, la Régie avait indiqué son intention d'adopter les chapitres 3862 et 3863, « Instruments financiers – informations à fournir et présentation », au cours de l'exercice considéré. Au cours de l'exercice, le Conseil des normes comptables (CNC) a décidé que les organismes sans but lucratif pouvaient remplacer les exigences de présentation d'information du chapitre 3861 par celles du chapitre 3862 et adopter, par conséquent, le chapitre 3863, mais qu'ils n'étaient pas tenus de le faire. Par conséquent, la Régie n'a pas adopté les chapitres 3862 et 3863.

Le 1er avril 2008, la Régie a adopté le chapitre 1535, « Informations à fournir concernant le capital », du manuel de l'Institut Canadien des Comptables Agréés (« ICCA »). Ce chapitre établit les normes de présentation de l'information relative au capital d'une entité et de la façon dont il est géré (note 3).

---

3. INFORMATION À FOURNIR CONCERNANT LE CAPITAL

La structure du capital de la Régie se compose des actifs nets investis en immobilisations.

Le principal objectif de la Régie en ce qui a trait à la gestion du capital est de protéger sa capacité à poursuivre ses activités afin d'être en mesure de continuer à offrir un niveau de service approprié à ses parties prenantes.

La Régie n'est assujettie à aucune exigence externe en matière de capital et elle n'a pas actuellement recours à des mesures quantitatives pour surveiller son capital.

La Régie gère sa structure de capital et effectue des rajustements en fonction de la conjoncture économique et des risques que comportent les éléments d'actif sous-jacents.

---

4. NORMES COMPTABLES FUTURES

Les nouvelles normes comptables suivantes, émises par l'ICCA, sont applicables à la Régie à partir du 1er avril 2009 :

- Le chapitre 4400, « Présentation des états financiers des organismes sans but lucratif », a été modifié afin de permettre aux organismes sans but lucratif de présenter les actifs nets investis en immobilisations comme une catégorie des actifs nets grevés d'affectations d'origine interne et de clarifier la présentation des montants bruts des produits et des charges lorsque l'entité agit pour son propre compte dans une opération.
- Le chapitre 4460, « Présentation de l'information sur les opérations entre apparentés dans les états financiers des organismes sans but lucratif » a été modifié pour s'harmoniser à la définition des apparentés contenue dans le chapitre 3840, « Opérations entre apparentés ».
- Le chapitre 4470, « Ventilation des charges des organismes sans but lucratif – informations à fournir », établit les normes d'information à fournir par les organismes sans but lucratif qui classent leurs charges par fonction et qui ventilent les charges entre les différentes fonctions auxquelles elles se rattachent.

La Régie évalue actuellement l'incidence de ces nouvelles normes sur ses états financiers. D'autres nouvelles normes ont été publiées mais il est peu probable qu'elles auront une incidence importante sur les états financiers de la Régie.

5. AJUSTEMENTS SUR EXERCICES ANTÉRIEURS

Au cours de l'exercice précédent, le financement reçu de la province de l'Ontario qui a servi à l'acquisition d'immobilisations a été comptabilisé comme apports reportés afférents aux immobilisations, en tenant compte du fait que les apports étaient affectés aux fins d'immobilisations. On a déterminé par la suite que tout le financement reçu de la province de l'Ontario était un financement pour les activités d'exploitation. La correction de cette erreur a donné lieu à une augmentation de l'excédent des produits sur les charges de 705 695 $ pour l'exercice terminé le 31 mars 2008, à une augmentation des actifs nets investis en immobilisations et à une diminution des apports reportés afférents aux immobilisations de 705 695 $ au 31 mars 2008.

6. IMMOBILISATIONS

			2009	2008
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette	Valeur comptable nette
Améliorations locatives	183 296 $	72 407 $	110 889 $	147 548 $
Matériel informatique et logiciels	577 984	158 782	419 202	429 691
Mobilier et matériel	146 217	29 422	116 795	128 456
	907 497 $	260 611 $	646 886 $	705 695 $

7. COTISATIONS AU RÉGIME DE RETRAITE

La Régie offre des prestations de retraite à presque tous ses salariés permanents par la participation au régime de retraite OMERS. Le montant passé en charges au titre des cotisations au régime de retraite pour l'exercice terminé le 31 mars 2009 était de 190 385 $ (2008 – 38 223 $).

8. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

La Régie a effectué les opérations suivantes avec des apparentés au cours de l'exercice :

a) La Régie des transports en commun du Grand Toronto (GO Transit) a facturé à la Régie au cours de l'exercice une somme de 1 314 211 $ (985 293 $ en 2008), qui comprenait 3 000 $ (279 181 $ en 2008) pour l'acquisition d'immobilisations, 1 018 711 $ (556 112 $ en 2008) pour l'acquisition de services au nom de la Régie et 292 500 $ (150 000 $ en 2008) pour la prestation de services par GO Transit.

La Régie a facturé à GO Transit une somme de 170 517 $ au cours de l'exercice (néant en 2008) pour les services rendus au nom de GO Transit. Au 31 mars 2009, les créditeurs et charges à payer comprenaient un montant de 291 578 $ (290 829 $ en 2008) à verser à GO Transit. Le GO Transit est une société d'État relevant du ministre des Transports qui est apparentée à la Régie en vertu de leurs relations respectives avec ce ministre.

b) Des subventions d'un montant de 13 078 610 $ (11 354 518 $ en 2008) ont été reçues du ministère des Transports ou sont à recevoir. En outre, des charges d'exploitation de 1 187 118 $ (1 604 286 $ en 2008) et des immobilisations de néant (123 686 $ en 2008) ont été payées au nom de la Régie par le ministère des Transports. Au 31 mars 2009, les créditeurs et charges à payer comprenaient un montant de 594 149 $ (1 727 972 $ en 2008) à payer au ministère des Transports.

Ces opérations sont évaluées à leur valeur d'échange, qui correspond au montant de la contrepartie établi et convenu par les apparentés.

9. ENGAGEMENTS

La Régie a conclu des ententes visant l'obtention de divers services de consultation et la location de bureaux jusqu'en 2014. La location des bureaux est une sous-location du réseau GO Transit.

Le total des paiements minimums et ceux des cinq prochaines années se détaillent comme suit :

2010	1 829 247 $
2011	557 722
2012	545 105
2013	545 105
2014	45 425
	3 522 604 $

10. REMBOURSEMENT DE LA TPS

Au cours de l'exercice précédent, la Régie a présenté une demande pour être reconnue comme municipalité aux fins de la TPS et de la TVH. La TPS payée au cours de l'exercice terminé le 31 mars 2008 a été passée en charges au moment où elle a été engagée en attendant que le statut de la Régie soit approuvé en matière de TPS. Depuis le 31 mars 2009, la Régie a obtenu le statut de municipalité aux fins de la TPS/TVH. Par conséquent, la Régie a le droit de demander une remise sur la TPS/TVH versée antérieurement, ce qui lui a permis de recouvrer pour l'exercice en cours un montant de 107 910 $ au titre de la TPS versée au cours de l'exercice précédent. De ce montant, une somme de 92 642 $ se rapporte à une récupération des charges d'exploitation et 15 268 $ à une réduction du coût du matériel. Les sommes remboursables pour l'exercice en cours ont été déduites des dépenses auxquelles elles se rapportent.

11. ÉVÉNEMENT POSTÉRIEUR À LA DATE DU BILAN

Le 14 mai 2009 le projet de loi 163 modifiant la *Loi de 2006 sur la Régie des transports du Grand Toronto* a été adopté et son titre a été changé pour la *Loi Metrolinx de 2006*. En outre, le projet de loi 163 remplace la raison sociale de la Régie par Metrolinx. La Régie des transports en commun du Grand Toronto (GO Transit) a été dissoute et l'ensemble des actifs, passifs, droits et obligations de GO Transit a été pris en charge par Metrolinx en date du 14 mai 2009.

Certifié

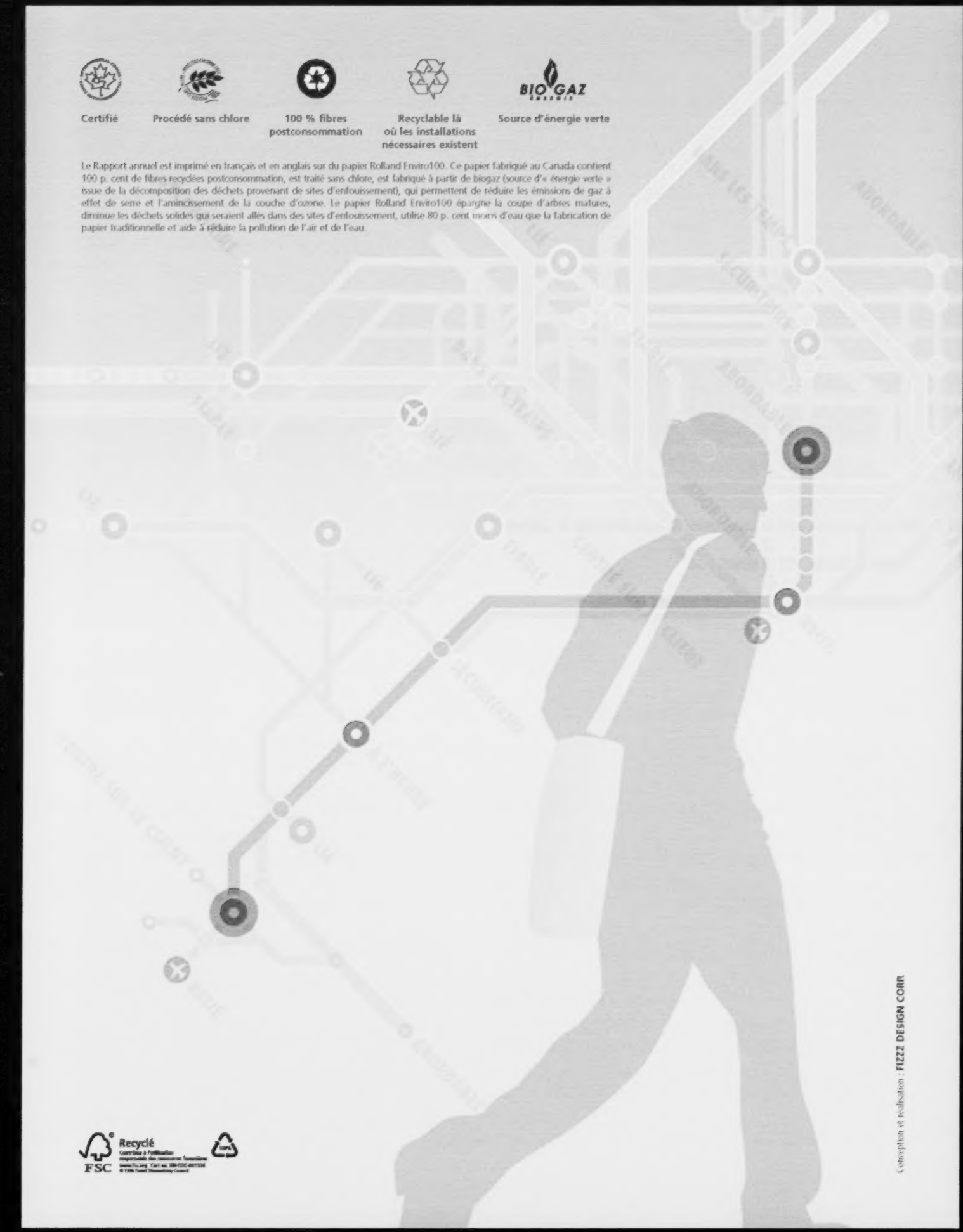
Procédé sans chlore

100 % fibres postconsommation

Recyclable là où les installations nécessaires existent

Source d'énergie verte

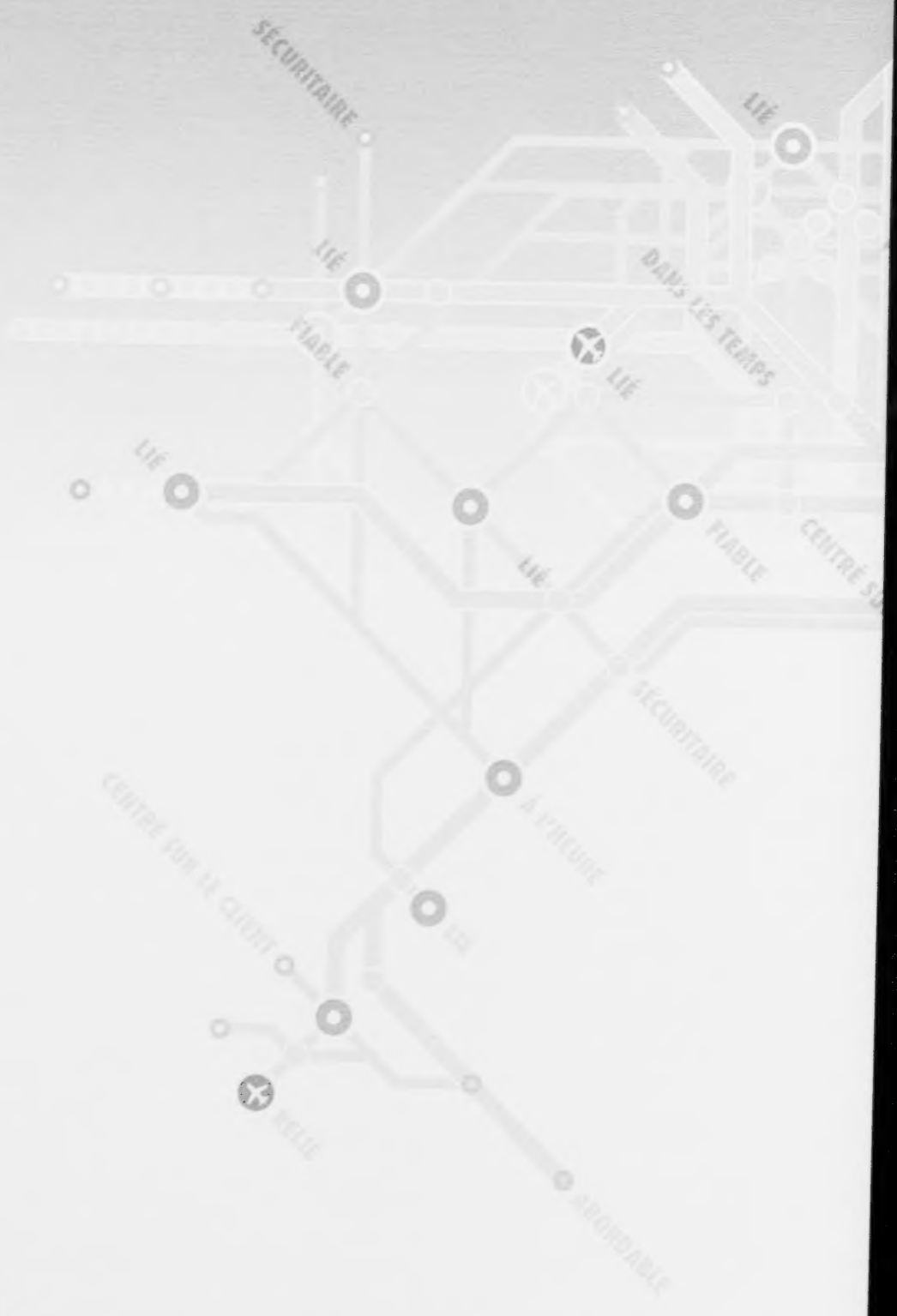
Le Rapport annuel est imprimé en français et en anglais sur du papier Rolland Enviro100. Ce papier fabriqué au Canada contient 100 p. cent de fibres recyclées postconsommation, est traité sans chlore, est fabriqué à partir de biogaz (source d'« énergie verte » issue de la décomposition des déchets provenant de sites d'enfouissement), qui permettent de réduire les émissions de gaz à effet de serre et l'amincissement de la couche d'ozone. Le papier Rolland Enviro100 épargne la coupe d'arbres matures, diminue les déchets solides qui seraient allés dans des sites d'enfouissement, utilise 80 p. cent moins d'eau que la fabrication de papier traditionnelle et aide à réduire la pollution de l'air et de l'eau.



Recyclé

FSC

Conception et réalisation : **FIZZ DESIGN CORP.**



Metrolinx

20, rue Bay, bureau 901

Toronto (Ontario) M5J 2N8

Téléphone : 416 874-5900

Télécopieur : 416 874-5901

www.metrolinx.com

info@metrolinx.com

METROLINX

LINKING PEOPLE TO PLACES • ON Y VA

Un organisme relevant du gouvernement de l'Ontario